

O EIXO RODOVIÁRIO NATAL-CAICÓ NO SISTEMA DE MOVIMENTOS DO TERRITÓRIO POTIGUAR

Natal-Caicó highway axis in the mobility system of the potiguar/rio grande do norte territory

L'axe de la route Natal-Caicó dans le système de mouvements du territoire du Rio Grande do Norte

Diego Salomão Candido de Oliveira Salvador
Universidade Federal do Rio Grande do Norte
diegosalomao84@gmail.com

Resumo

Entendemos o sistema de movimentos do território como uma importante base técnica que é incorporada ao território possibilitando-lhe qualidades materiais e organizacionais. Tal sistema se caracteriza pela indissociabilidade entre fixos (sistemas de engenharia) e fluxos (sistemas de circulação): aqueles servem para o desenvolvimento destes, balizando a circulação de produtos, pessoas e capitais. Com essa perspectiva teórica, nosso objetivo neste artigo é apreender a importância do eixo rodoviário Natal-Caicó no sistema de movimentos do Rio Grande do Norte. Dos eixos rodoviários que macroestruturam o território potiguar, assinalamos o Natal-Caicó, devido ao fato dele interligar municípios do interior e do litoral do estado, se destacar pelos fluxos intermunicipais de passageiros e se caracterizar por cidades cujo centro econômico é a rodovia que as atravessa. Assim, realizamos reflexões teóricas e análises de dados estatísticos e primários no sentido da compreensão da fluidez territorial e da dinâmica urbana do eixo rodoviário em questão. Essa compreensão nos leva à consideração final de que o eixo rodoviário Natal-Caicó é um subsistema de movimentos do território potiguar cuja economia urbana é segmentada em dois conteúdos: o do uso do território como um recurso a ser explorado, evidenciado pelas atividades do circuito superior da economia urbana; e o do uso do território como um abrigo para a sobrevivência dos pobres, desencadeado pelas atividades do circuito inferior.

Palavras-chave: Sistema de movimentos do território. Rio Grande do Norte. Eixo rodoviário Natal-Caicó. Fluidez territorial. Dinâmica urbana.

Abstract

The mobility system of a territory is understood as an important technical foundation that is incorporated into the territory by giving it material and organizational qualities. Such a system is characterized by the integration between fixtures (engineering systems) and flows (circulation/mobility systems); those (the former) serving for the development of these (the latter), outlining the movement of goods, people and capital. With this theoretical perspective, in this article our aim is to understand the importance of the Natal-Caicó highway axis within the mobility system of Rio Grande do Norte. Of the highways that make up the macro-structure of the Potiguar territory, the Natal-Caicó axis stands out due to interconnecting municipalities in the countryside and along the state's coast. It stands out for its intermunicipal flow of passengers and is characterized by cities whose economic center is the highway that runs through them. Thus, we have conducted theoretical reflections and primary statistical data analysis with the aim of understanding the territorial fluidity and the urban dynamics of this highway axis in question. This understanding leads us to the final consideration that the Natal-Caicó highway axis is a subsystem of

mobility in the Potiguar territory whose urban economy is segmented into two matters: the use of the territory as a resource to be exploited, as evidenced by the activities of the upper circuit of the urban economy; and use of the territory as a shelter for the survival of the poor, triggered by the activities in the lower circuit.

Keywords: Mobility system of the territory. Rio Grande do Norte. Natal-Caicó highway axis (*Eixo rodoviário*). Territorial fluidity. Urban dynamics.

Resumé

Nous comprenons le système de mouvement du territoire comme une base technique importante qui est incorporée dans le territoire qui vous permet qualités matérielles et organisationnelles. Un tel système est caractérisé par l'intégration entre fixe (ingénierie des systèmes) et les flux (systèmes de circulation): Ils servent le développement de ceux-ci, elle marque le mouvement des biens, des personnes et des capitaux. Avec cette perspective théorique, notre objectif dans cet article est de comprendre l'importance de l'axe de la route Natal-Caico dans le système de mouvement du Rio Grande do Norte. Les routes qui macroestructuram le territoire Potiguar, a noté Natal-Caico, en raison du fait qu'il relie les municipalités à l'intérieur et la côte de l'Etat, se distinguent par des flux intermunicipaux de passagers et se caractérise par des villes dont le centre économique est l'autoroute qui traverse. Ainsi, nous avons mené des réflexions théoriques et analyse des données statistiques et primaire dans le sens de la compréhension de la fluidité territoriale et la dynamique urbaine à la route en question. Cette compréhension nous conduit à l'examen final de l'axe routier Natal-Caico est un sous-système de mouvements du territoire Potiguar dont l'économie urbaine est segmentée en deux matières: l'utilisation du territoire comme une ressource à exploiter, comme en témoignent les activités du circuit supérieur l'économie urbaine; et l'utilisation du territoire comme un abri pour la survie des pauvres, déclenchée par les activités de circuit inférieur.

Mots-clés: Système de mouvement du territoire. Rio Grande do Norte. L'axe de la route Natal-Caico. Fluidité territoriale. Dynamique urbaine.

Introdução

Entendendo o sistema de movimentos do território como uma importante base técnica que é incorporada ao território possibilitando-lhe qualidades materiais e organizacionais, bem como compreendendo que tal sistema se caracteriza pela indissociabilidade entre fixos (sistemas de engenharia) e fluxos (sistemas de circulação), sendo que aqueles servem para o desenvolvimento destes, balizando a circulação de produtos, pessoas e capitais (SANTOS; SILVEIRA, 2004; CONTEL, 2004), frisamos que nosso objetivo neste artigo é apreender a importância do eixo rodoviário Natal-Caicó (mapa 1) no sistema de movimentos do Rio Grande do Norte.

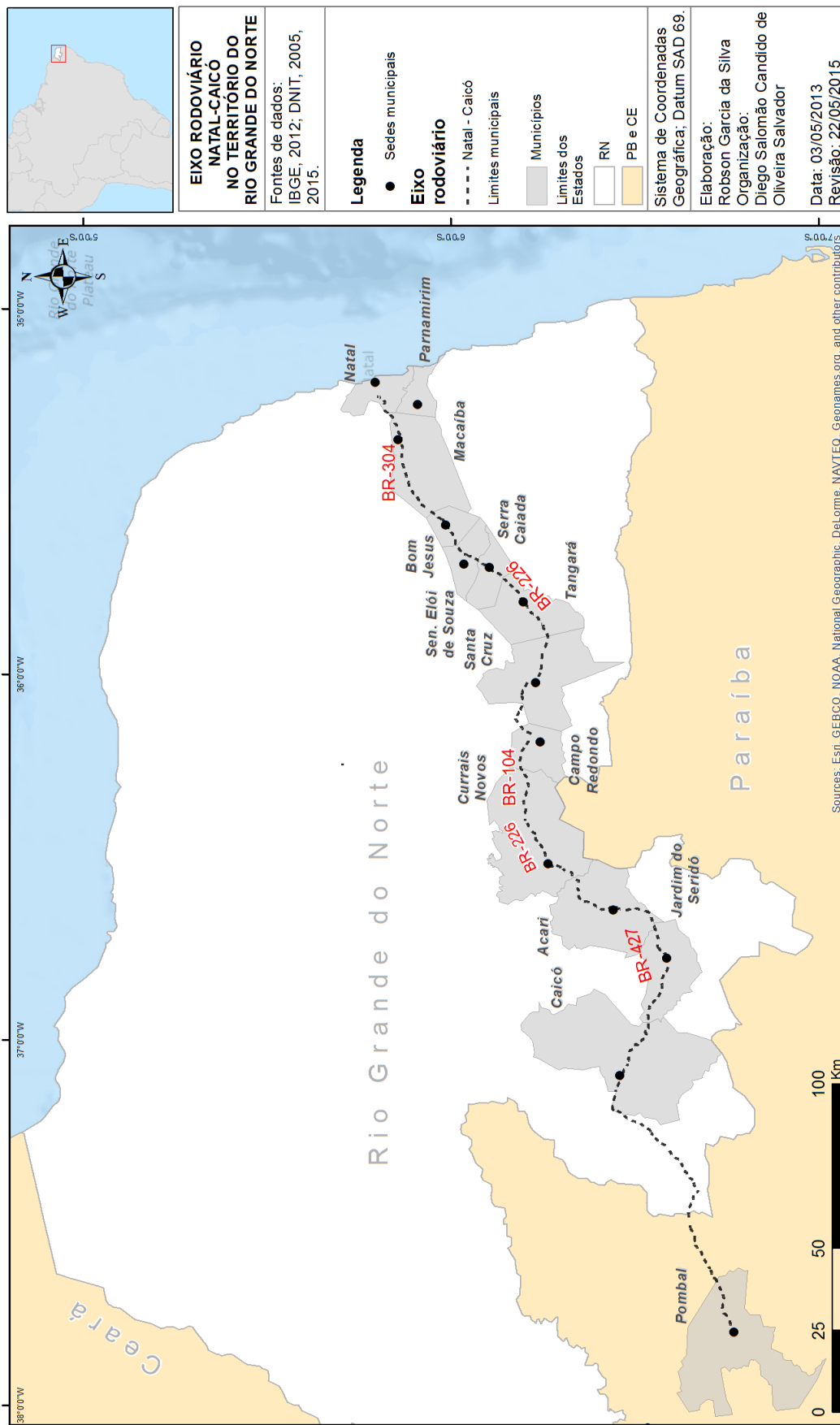
No Brasil, as rodovias são o principal fixo utilizado para a realização de fluxos de mercadorias e pessoas, cabendo a elas “[...] integrar as zonas de fraco povoamento e produção para constituir um mercado unificado comandado por São Paulo. O resultado [...] [é] a formação da rede rodoviária nacional por meio da articulação das redes municipais e estaduais com os grandes eixos rodoviários federais” (XAVIER, 2004, p. 334).

No período atual, mais do que outrora, além de se produzir, é imprescindível que se faça circular a produção, pois, assim, os fluxos efetivam os fixos e possibilitam a reprodução do capital, por meio de usos seletivos do território. As rodovias são um dos principais instrumentos para o desenvolvimento do mercado nacional e para a circulação exigida pela divisão do trabalho hegemônica. Não obstante, elas também são

usadas pelos agentes sociais não hegemônicos, os quais, geralmente, se aproveitam dos fluxos existentes para oferecer algum serviço ou comercializar alguma mercadoria com os transeuntes, obtendo, desse modo, uma renda mensal. Nessa perspectiva, elas servem tanto para reproduzir os interesses dos agentes hegemônicos do capital quanto para a geração de trabalho e renda para muitas famílias pobres, sendo, portanto, usadas, respectivamente, como um recurso a ser explorado e como um abrigo para a obtenção da sobrevivência.

No Rio Grande do Norte existem quatro eixos rodoviários que macroestruturam o território: o Natal-Fronteira Paraibana, utilizado para o transporte de passageiros e para o escoamento de balas, chapas plásticas, tecidos de algodão, granito, tungstênio e açúcar, em direção ao Porto de Suape e a Recife; o Natal-Macau, com utilização para transporte de passageiros e de carga de materiais de construção (brita, cal), combustível para aviação e automóveis bem como equipamentos para parque eólico; o Natal-Mossoró, utilizado para transporte de passageiros e de carga de frutas, castanha de caju, tecidos de algodão, produtos animais impróprios para alimentação humana, lagosta, peixes, camarão, tungstênio e balas, em direção ao Porto de Pecém, a Fortaleza e a Natal, e de sal, para abastecimento do mercado estadual ou regional, sendo que, para o escoamento desse produto, há uma importante conexão do eixo Natal-Mossoró com o Porto de Areia Branca; e o Natal-Caicó, com utilização, sobretudo, para o fluxo de passageiros, contudo, também evidenciando o transporte de carga de produtos têxteis e alimentícios em pequena quantidade.

Dos eixos rodoviários do Rio Grande do Norte, assinalamos o Natal-Caicó (mapa 1), devido ao fato dele interligar municípios do interior e do litoral do estado, se destacar pelos fluxos intermunicipais de passageiros e se caracterizar por cidades cujo centro econômico é a rodovia que as atravessa. Assim, neste trabalho, apreendemos a fluidez territorial e a dinâmica urbana do referido eixo rodoviário.



Mapa 1

Eixo rodoviário Natal-Caicó no território do Rio Grande do Norte

Organização: Diego Salomão C. O. Salvador, 2013.

Cartografia: Robson Garcia da Silva, 2013.

A fluidez territorial e a dinâmica urbana do eixo rodoviário Natal-Caicó como aspectos determinantes do recorte desse território para estudo

Dos eixos rodoviários do Rio Grande do Norte, os que são mais utilizados para transporte de carga são o Natal-Fronteira Paraibana e o Natal-Mossoró. No tocante ao transporte de passageiros, os mais utilizados são o Natal-Fronteira Paraibana e o Natal-Caicó, sendo que aquele é bastante caracterizado pela circulação interestadual de passageiros, para trabalho e/ou lazer, enquanto este é marcado, sobretudo, pelo fluxo intermunicipal de passageiros, para trabalho e/ou estudo (DNIT/Plano Nacional de Contagem de Trânsito, 2005). Desse modo, como a nossa ideia maior de pesquisa é a compreensão do uso do território potiguar considerando as diferentes atividades econômicas e os diferentes agentes sociais que caracterizam a economia urbana, optamos por recortar o eixo rodoviário Natal-Caicó para compreensão aprofundada, devido a seu destaque na circulação intermunicipal de trabalhadores e/ou estudantes. Além disso, outra característica interessante do eixo rodoviário em questão é a de ele ser integrado por cidades em que a rodovia que as perpassa é um centro comercial e de serviços, e cuja dinâmica territorial é fortemente calcada nos fluxos gerados pela rodovia.

No que se refere à fluidez territorial do eixo rodoviário Natal-Caicó, em 2005, 80,9% dos veículos que trafegavam em suas rodovias (BR 304, 226, 104 e 427) eram destinados ao fluxo de passageiros, que ocorria, respectivamente, por meio de veículos leves, motos ou ônibus. Os 19,1% restantes eram de veículos para transporte de carga, que ocorria, respectivamente, por caminhões leves, caminhões semirreboques e caminhões semirreboques especiais (DNIT/Plano Nacional de Contagem de Trânsito, 2005). Em 2014, 89,4% dos veículos que trafegavam pelo eixo eram destinados ao fluxo de passageiros e 8,5% eram de veículos para transporte de carga (DNIT/Dados volumétricos, 2015). Em 2005, diariamente, cerca de 8000 passageiros transitavam pelo eixo. Os dias em que ocorriam mais deslocamentos eram a segunda-feira, quando muitos trabalhadores iam para o trabalho, e a sexta-feira e o sábado, quando eles retornavam para casa. Todavia, existia fluxo também durante toda a semana, principalmente por parte de estudantes que iam para a escola ou a universidade e voltavam para casa, de segunda a sexta-feira. Consequentemente, o dia de menor fluxo era o domingo (DNIT/Plano Nacional de Contagem de Trânsito, 2005).

A circulação de passageiros ocorre, comumente, de centros locais¹ para centros regionais sertanejos² ou para a capital do estado (Natal), havendo também fluxo desta para os centros regionais e vice-versa. Natal, por sua densidade funcional, é a cidade mais procurada pelos transeuntes, seguida pelos centros regionais e, em menor nível, pelos centros locais. Isso devido ao fato de as pessoas não se contentarem com as precárias situações de vida, trabalho e estudo dos centros locais, as quais, muitas vezes, “mutilam cidadanias” (SANTOS, 1996), aproveitando-se, então, da unificação do território implementada por meio da melhoria dos transportes e das comunicações para se deslocarem, principalmente, para trabalhar e/ou estudar

¹ Nosso entendimento de centro local é tributário da concepção de Santos (2008) sobre cidade local: aglomeração capaz de responder às necessidades vitais mínimas de dada população. Nessa perspectiva, asseveramos que a cidade local se apresenta como centro funcional imediato da área rural que a circunda, mas não como centro dinâmico da região que integra, devido a sua frágil complexidade funcional.

² Centros regionais sertanejos são importantes cidades do interior potiguar, que ofertam uma maior quantidade de bens e serviços e localizam serviços com melhor qualidade do que os encontrados nos centros locais, fatos que conectam suas funções à intermediação da produção e/ou do consumo na rede de relações urbanas.

nas cidades onde existem possibilidades mais significativas nesse sentido, isto é, em Natal ou nos principais centros urbanos do interior.

No que tange à dinâmica urbana, o eixo rodoviário Natal-Caicó é constituído, além de Natal, por Parnamirim e Macaíba, cidades integrantes da Região Metropolitana de Natal (RMN)³; Santa Cruz, uma importante cidade do Agreste Potiguar; Currais Novos, centro importante do Seridó Potiguar; Caicó, cidade mais importante do Seridó; e Acari, Bom Jesus, Campo Redondo, Jardim do Seridó, Senador Elói de Souza, Serra Caiada e Tangará, centros locais cuja dinâmica é bastante atrelada a Natal e/ou ao centro regional sertanejo mais próximo.

Dessa maneira, observamos que o eixo em estudo, além de Natal, é perpassado por cidades sertanejas importantes no Rio Grande do Norte, as quais têm nível funcional considerável e, assim, influenciam outros centros, que dispõem de dinâmica mais atrelada à escala local. Contudo, não devemos negligenciar o fato de essas importantes cidades do interior do estado, a exemplo do que ocorre em quase todo o Nordeste brasileiro (ANDRADE, 1979), serem centros urbanos que, apesar do nível funcional, dependem de atividades de maior complexidade localizadas na capital do estado, ou a elas estão relacionados, aspecto importante para a ampla escala de atuação de Natal na rede urbana potiguar.

Fazemos, a seguir, uma análise mais delineada dos centros urbanos do eixo rodoviário Natal-Caicó, detendo-nos em elementos sociais, econômicos e de fluxos.

Caracterização social, econômica e de fluxos de pessoas nos centros urbanos do eixo rodoviário Natal-Caicó

O eixo rodoviário Natal-Caicó compreende centros locais, centros regionais sertanejos, centros integrantes da RMN e Natal, a capital do Rio Grande do Norte. Essa tipologia que estabelecemos das cidades que constituem o eixo rodoviário em questão é fundamentada na funcionalidade socioeconômica desses centros urbanos. Contudo, vale frisar que existem outros critérios para a definição de cidades, adotados pelo Estado e por alguns geógrafos.

O Estado brasileiro define “cidade” do ponto de vista político-administrativo, alicerçando-se na demografia da aglomeração e na delimitação de um perímetro urbano no território municipal. A instituição responsável por essa definição oficial é o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), que considera como cidade pequena a constituída por até 100.000 habitantes⁴, cidade média a constituída por

³ “Criada em 1997 pela Lei Complementar Estadual nº. 152/97, a Região Metropolitana (RM) de Natal é composta por onze municípios [Ceará-Mirim, Extremoz, Macaíba, Maxaranguape, Monte Alegre, Natal, Nísia Floresta, Parnamirim, São Gonçalo do Amarante, São José de Mipibu e Vera Cruz] e possui área de 2.808 km². Em 2010, a RM de Natal possuía um grau de urbanização de 90% e cerca de 43% da população estadual residia na RM. A população do município-núcleo, Natal, da RM correspondia, em 2010, a 63% da população metropolitana. A taxa de crescimento da população da RM de Natal, entre 2000 e 2010, foi de 1,86% ao ano” (IPEA/Região Metropolitana de Natal, 2016, p. 68).

Dados do último censo do IBGE mostram que as maiores cidades da RMN são, respectivamente: Natal, Parnamirim, São Gonçalo do Amarante, Macaíba e Ceará-Mirim. Além disso, os dados evidenciam que as cidades que mais crescem são Parnamirim, São Gonçalo do Amarante, Macaíba e Extremoz, as quais fazem fronteira com a capital do estado e, desse modo, são direta e fortemente influenciadas pela dissolução geográfica de funcionalidades de Natal na rede urbana potiguar.

⁴ Há autores que definem as cidades pequenas de acordo com outros patamares demográficos, como Gonçalves (2005) e Maia (2010), que consideram que essas cidades têm até 20.000 habitantes, e Corrêa (1999), que afirma serem centros urbanos pequenos aqueles com população inferior a 50.000 habitantes.

100.001 a 500.000 habitantes, e cidade grande por mais de 500.000 habitantes. Além disso, compreende-se que o perímetro urbano corresponde à sede municipal e localiza a respectiva prefeitura.

Não obstante haverem pesquisadores, inclusive geógrafos, como Gonçalves (2005) e Silva, Gomes e Silva (2009), que, de certo modo, corroboram essa maneira de definir as cidades, também há aqueles que tecem críticas a ela. Jurado da Silva e Sposito (2009) e Jurado da Silva (2011) consideram essa definição duplamente problemática, tendo em vista que, ao adjetivar-se as cidades como pequenas, médias ou grandes apenas, ou principalmente, pelo critério demográfico, tende-se a homogeneizar a dinâmica de cidades extremamente heterogêneas do ponto de vista funcional. Outrossim, os autores asseveram que o Estado brasileiro, geralmente, delimita o perímetro urbano municipal de acordo com interesses concatenados ao aumento da arrecadação fiscal, não correspondendo essa linha imaginária com a dinâmica da sociedade e da economia urbana bem como com as relações cidade-campo. Desse modo, afirmam que a definição de cidade pelo IBGE é reducionista, pois negligencia a divisão territorial do trabalho e as diferentes dinâmicas urbanas.

A tipologia de cidades calcada na demografia e em interesses político-administrativos não é exclusividade do Estado brasileiro. Aliás, segundo Jurado da Silva (2011), há muitos países que definem cidades apenas pelo critério da demografia, como Argentina, Canadá, Dinamarca, Espanha, Estados Unidos, França e Islândia, assim como faz a Organização das Nações Unidas (ONU).

Na geografia brasileira, o primeiro autor a criticar essa perspectiva meramente quantitativa e político-administrativa de definir cidades foi Santos (1978, 1979, 1980), dizendo que não se devem caracterizar diferentes tipos de cidades, nas escalas nacional e mundial, tomando por fundamento apenas um patamar mínimo demográfico, sob o perigo de se incorrer em uma generalização de situações urbanas extremamente complexas e diferentes.

Mais do que criticar essa perspectiva de tipologia urbana, o citado geógrafo assevera que a dinâmica das cidades dos países subdesenvolvidos deve ser compreendida considerando-se a formação socioespacial, a divisão territorial do trabalho e os circuitos da economia urbana dos territórios em que elas estão localizadas e/ou com os quais se relacionam, fatores que revelam as diferentes incorporações da modernização econômica pelas aglomerações urbanas dos países subdesenvolvidos. Assim, Santos (1978, 1979) propõe que os centros urbanos desses países sejam definidos por sua funcionalidade na rede urbana, com a seguinte tipologia: cidade local, cidade intermediária e cidade grande, ou metrópole. A cidade local é entendida como o patamar mínimo de centro urbano, por ter suas funções conectadas ao “consumo mínimo”, tendo-se em vista que oferece bens e serviços de uso básico e frequente os quais atendem demandas de uma população que, comumente, não tem condições de se deslocar para outras cidades cujo mercado é mais complexo. A cidade intermediária oferta uma maior quantidade de bens e serviços e localiza serviços com melhor qualidade do que os encontrados nos centros locais, fatos que conectam suas funções à intermediação da produção e/ou do consumo na rede de relações urbanas. E a cidade grande, ou metrópole, comanda etapas de circuitos produtivos assim como concentra o consumo, exercendo, por isso, importante influência sobre os outros centros que compõem a rede urbana.

Santos (1978, 1979, 1980), Fresca (1990, 2001), Corrêa (1999) e Sposito (2010) concordam em que compreender as cidades conectando-as a uma rede urbana ou região é um método importante para caracterizar suas dinâmicas territoriais, pois possibilita a análise dos contextos locacionais e relacionais. Essa possibilidade é extremamente salutar no atual período histórico, devido a todos os centros urbanos participarem de circuitos espaciais produtivos, seja na produção propriamente dita, na distribuição ou no consumo final de bens, serviços e informações que circulam sob o comando de grandes corporações. Tal fato leva Silva, Gomes e Silva (2003), Fresca (2010), Sposito (2010) e Jurado da Silva (2011) a questionarem a denominação “cidade local”, proposta por Santos (1978, 1979, 1980), e a preferirem a expressão “cidade pequena”.

Sposito (2010) afirma que hoje existem cidades pequenas que não são centros locais, devido a sua vinculação direta a circuitos produtivos hegemônicos. Exemplificando essa situação, Jurado da Silva (2011, p. 53) cita os casos de Dracena e Adamantina, localizadas na região Oeste do estado de São Paulo, as quais são “[...] cidades pequenas que chegam à posição de centro com influência regional [...], comunicando-se economicamente com diversos centros, não sendo apenas *locais*, mas cidades com alcance espacial mais amplo; participando do circuito internacional de exportações, com destaque para o setor industrial”.

Do mesmo modo, Fresca (2010, p. 77) defende que hoje há cidades que são pequenas mas não são centros locais, tendo em vista que, em termos de dinâmica econômica, são constituídas por atividades que ultrapassam a escala mínima de atuação e as necessidades vitais mínimas de uma dada população. Não obstante, ainda segundo a autora, não existem elementos que possibilitem que essas cidades sejam consideradas cidades intermediárias, cidades grandes ou metrópoles, “[...] significando que mesmo tendo certa complexidade de atividades urbanas acima do nível mínimo, continuam sendo pequenas. E aqui reside a razão para o uso da expressão pequena cidade para aquelas cidades que não são centros locais”.

Contudo, a crítica realizada à denominação do centro local deve ser relativizada, devido ao fato de, na totalidade do território brasileiro, não serem muitas as cidades pequenas que são incorporadas de maneira intensa por circuitos espaciais produtivos. Na maioria dos casos, tais centros são incorporados periféricamente pelas forças dominantes da Globalização, permanecendo vinculados de modo subordinado à dinâmica econômica de cidades próximas que se caracterizam por mais e maiores funcionalidades na rede urbana. Nesse sentido, são pertinentes as palavras de Endlich (2006, p. 189) quando afirma que cidades pequenas localizadas próximas de cidade grande ou de centro urbano regional “[...] mantêm ou ampliam os [seus] volumes demográficos, mas amiúde perdem autonomia e funcionam como extensões daquelas áreas”.

Além disso, Jurado da Silva e Sposito (2009, p. 215) compreendem que a localização das cidades pequenas é um fator explicativo de sua incorporação, intensa ou não, por circuitos produtivos hegemônicos. Eles afirmam que “[...] cidades que se localizam em áreas bem-dotadas de infraestrutura adequada à concentração de capital, podem expressar com maior facilidade forte centralidade e conectividade, enquanto que aquelas que se mantêm distante dos circuitos do meio técnico-científico-informacional podem ser classificadas num outro patamar, muitas vezes à jusante das cidades médias e das metrópoles, por serem cidades com baixo dinamismo demográfico, econômico, político etc.”.

Desse modo, Corrêa (1999) argumenta que há cidades que, mesmo refuncionalizadas por circuitos produtivos comandados por corporações, têm sua identidade de “centro local” reafirmada, já que a vinculação de seu território a alguma etapa produtiva de um circuito econômico hegemônico não corresponde necessariamente a seu desenvolvimento como “lugar central” com forte nível funcional. Por isso Fresca (2010, p. 78) relativizou a crítica que ela própria fez, ao reconhecer que “as pequenas cidades ainda são responsáveis por atender parcela significativa da população em termos de bens e serviços imediatos à sua população”. A mudança, que pode ser considerada como geral no universo das cidades pequenas, segundo ela, é referente ao caráter quantitativo e qualitativo levando em consideração outros momentos históricos dos bens e serviços ofertados por essas cidades. Hoje, “[...] os bens e serviços tornaram-se muito mais abrangentes em razão das necessidades ou imposições do sistema de consumo à população urbana. Mudanças quantitativas e qualitativas vêm ocorrendo no terciário das pequenas cidades”.

Destarte, a proposta de Santos (1978, 1979, 1980) ainda permanece como pertinente para a definição das cidades dos países subdesenvolvidos, especificamente para a caracterização da maioria das cidades pequenas como “centros locais”, pois elas continuam a se apresentar, predominantemente, como a aglomeração capaz de responder às necessidades vitais mínimas de dada população, sendo o centro funcional imediato da área agrícola ou rural que a circunda, mas não o centro dinâmico da região que integra, devido a sua frágil complexidade funcional.

No caso do eixo rodoviário Natal-Caicó, a denominação proposta pelo citado autor é a mais adequada, devido ao fato de as cidades de pequeno porte aí localizadas serem centros com dinâmicas social, econômica e política limitadas à escala local, não oferecendo, frequentemente, atividades produtivas, comerciais e/ou de serviços de média ou alta complexidade, o que faz com que sua população busque essas atividades nos centros regionais sertanejos ou na capital. É, portanto, pertinente que essas cidades sejam entendidas como “centros locais”.

Considerando as concepções de Corrêa (2007) e de Sposito (2001, 2010), acerca de cidades médias que têm destaque funcional em determinada divisão regional do trabalho e, destarte, são também centros regionais, definimos os centros regionais sertanejos do eixo rodoviário Natal-Caicó como importantes cidades do interior potiguar as quais, pela maior densidade de atividades econômicas e de serviços, inclusive do poder público (hospital regional, universidade, polo judiciário, instituições financeiras), atraem a população de centros locais, exercendo, assim, influência em dada dimensão regional. Do mesmo modo, as cidades integrantes da Grande Natal apresentam tal complexidade de atividades, contudo têm dinâmicas extremamente atreladas à dinâmica natalense, destacando-se, assim, mais pela forte influência que sofrem de Natal do que pela que exercem sobre centros locais próximos.

Além dos centros locais, regionais e dos integrantes da RMN, o eixo rodoviário em questão também é marcado por Natal. Essa cidade apresenta o mercado e as atividades do poder público de maior complexidade no Rio Grande do Norte, ofertando atividades que não existem do mesmo modo nos outros centros do eixo e atraindo, assim, a população de todos os centros, para trabalho, estudo, tratamento médico, compras, lazer etc.

Dados do IBGE/Cidades (2015) mostram que a população do eixo rodoviário Natal-Caicó cresceu, entre 2000 e 2014 (tabela 1). Esse crescimento foi mais acentuado nos municípios próximos de Natal, como Macaíba e Parnamirim, em decorrência da dissolução do campo de externalidades da capital sobre o território potiguar, principalmente sobre sua circunvizinhança. Em 2014, estima-se que o eixo rodoviário Natal-Caicó era perpassado por 1.400.792 habitantes, o que correspondia a 41% da população estadual. Dos 13 municípios que caracterizam o território analisado, o que apresentava maior população era Natal, com 862.044 residentes, ou 25,3% da população potiguar, seguido de Parnamirim e Macaíba. Também sublinhamos a população de Caicó, que era de 66.759 pessoas, e a de Currais Novos, 44.710 pessoas, os dois principais centros do Seridó Potiguar, assim como a de Santa Cruz, que, com 38.538 habitantes, mantém certa proeminência no Agreste. Os centros locais detinham população entre 6.034 e 15.354 moradores, sendo que Senador Elói de Souza apresentava a menor demografia e Tangará a maior, dentre esses centros.

Tabela 1
Eixo rodoviário Natal-Caicó e Rio Grande do Norte – População em 2000, estimativa de população dos municípios que caracterizam o eixo rodoviário e percentual em relação à população total do estado, em 2014

Municípios*	População em 2000	Estimativa de população em 2014	Percentual em relação à população total do estado em 2014
Natal	712.317	862.044	25,3%
Parnamirim	124.690	235.983	6,9%
Macaíba	54.883	76.801	2,2%
Bom Jesus	8.608	10.040	0,3%
Senador Elói de Souza	5.028	6.034	0,2%
Serra Caiada	7.005	9.666	0,3%
Tangará	12.118	15.354	0,4%
Santa Cruz	31.294	38.538	1,1%
Campo Redondo	9.201	10.974	0,3%
Currais Novos	40.791	44.710	1,3%
Acari	11.189	11.349	0,3%
Jardim do Seridó	12.041	12.540	0,4%
Caicó	57.002	66.759	2%
Eixo rodoviário Natal-Caicó – Total	1.086.167	1.400.792	41%
Rio Grande do Norte	2.771.538	3.408.510	100%

Fonte: IBGE/CIDADES, 2015.

* Nas tabelas do trabalho, a ordem dos municípios está de acordo com a localização destes no eixo rodoviário Natal-Caicó, conforme mostrado no mapa 1.

O PIB gerado nos municípios do eixo rodoviário Natal-Caicó cresceu exponencialmente entre 2000 e 2010 (tabela 2), apesar da pequena diminuição do percentual do PIB do eixo rodoviário Natal-Caicó em relação ao do Rio Grande do Norte: em 2000, esse percentual era de 53,8%; em 2010, 51% (IBGE/SIDRA, 2012). Mais uma vez, o destaque foi para Natal, com 11.997.501 reais, ou 37,1% do PIB potiguar, em 2010, bem como para os municípios de sua região de influência: Parnamirim, com 2.350.562 reais, e Macaíba, com 730.711 reais. Frisamos também o PIB de Caicó (548.174 reais) e o de Currais Novos (338.680 reais). Dentre os centros locais, o maior PIB foi o de Tangará (R\$ 76.364).

Tabela 2
Eixo rodoviário Natal-Caicó e Rio Grande do Norte –

**Produto Interno Bruto (PIB) dos municípios que compõem o eixo,
em 2000 e em 2010, e percentual em relação ao PIB total do estado, em 2010**

Municípios	PIB em 2000 (mil reais)	PIB em 2010 (mil reais)	Percentual em relação ao PIB total do estado em 2010
Natal	3.782.452	11.997.401	37,1%
Parnamirim	516.375	2.350.562	7,27%
Macaíba	180.515	730.711	2,26%
Bom Jesus	14.873	46.809	0,14%
Senador Elói de Souza	8.416	26.872	0,08%
Serra Caiada	10.459	41.429	0,13%
Tangará	20.252	76.364	0,24%
Santa Cruz	55.009	191.332	0,59%
Campo Redondo	14.259	45.819	0,14%
Currais Novos	103.880	338.680	1,05%
Acari	21.316	69.464	0,21%
Jardim do Seridó	28.227	70.799	0,22%
Caicó	153.052	548.174	1,69%
Eixo rodoviário Natal-Caicó – Total	4.909.085	16.534.416	51%
Rio Grande do Norte	9.119.808	32.338.895	100%

Fonte: IBGE/SIDRA, 2012.

As atividades de serviços ou comércio foram as que participaram de modo mais veemente, em 2010, no PIB gerado nos municípios do eixo rodoviário Natal-Caicó (IBGE/SIDRA, 2012) (tabela 3). Dos 13 municípios integrantes do eixo, em dez tais atividades representaram mais de 70% do PIB, sendo exceções apenas Acari, que apresentou a maior participação da agropecuária, e Parnamirim e Macaíba, que têm seu espaço marcado pelo Parque Industrial de Parnamirim-Macaíba, na Grande Natal, fato que atribui certo realce às atividades industriais.

Tabela 3
Municípios do eixo rodoviário Natal-Caicó – Participação da agropecuária, da indústria e dos serviços e comércio no Produto Interno Bruto (PIB) municipal, em 2010

Municípios	Participação da agropecuária no PIB municipal	Participação da indústria no PIB municipal	Participação dos serviços e comércio no PIB municipal
Natal	0,14%	15%	70,7%
Parnamirim	1,07%	17,4%	68,7%
Macaíba	2,35%	33,9%	48,4%
Bom Jesus	12,2%	6,69%	73,2%
Senador Elói de Souza	11,7%	6,75%	74,7%
Serra Caiada	9,08%	7,25%	77,8%
Tangará	5,62%	14,3%	71%
Santa Cruz	5,14%	7,85%	79,8%
Campo Redondo	6,16%	6,74%	75,5%
Currais Novos	5,08%	10,9%	73,7%
Acari	16,7%	8,28%	64,9%
Jardim do Seridó	10,6%	7,78%	73,3%
Caicó	4,88%	7,38%	77%

Fonte: IBGE/SIDRA, 2012.

Analisamos também a participação do PIB gerado em determinados municípios no da microrregião e da mesorregião das quais esses municípios fazem parte, assim como no do Rio Grande do Norte (tabela 4). Em 2010, dados do IBGE/SIDRA (2012) mostram que o PIB de Natal representava 82,7% do da Microrregião de Natal, 65% do da Mesorregião do Leste Potiguar e 37% do da unidade da Federação; o de Caicó equivalia a 71,8% do da Microrregião do Seridó Ocidental, a 14% do da Mesorregião Central Potiguar e a 1,7% do gerado no território norte-rio-grandense; o de Currais Novos a 41,4% do da Microrregião do Seridó Ocidental, a 8,6% do da Mesorregião Central Potiguar e a 1,05% do do Rio Grande do Norte; o de Macaíba a 29,6% do da Microrregião de Macaíba, a 3,9% do da Mesorregião do Leste Potiguar e a 2,2% do norte-rio-grandense; o de Santa Cruz a 29,2% do da Microrregião da Borborema Potiguar, a 8,8% do da Mesorregião do Agreste Potiguar e a 0,5% do território estadual; e o de Parnamirim a 16,2% do da Microrregião de Natal, a 12,7% do da Mesorregião do Leste Potiguar e a 7,2% do do Rio Grande do Norte. Tais dados indicam a relevância de Natal, tanto em sua área de influência quanto na totalidade do território potiguar. Essa proeminência não permite ênfase ao PIB gerado em Parnamirim e em Macaíba na microrregião que cada um integra, já que tais municípios se localizam muito próximos de Natal e são, assim, fortemente influenciados pela dinâmica dessa cidade. Outrossim, os dados apontam que Caicó e Currais Novos exercem considerável representatividade no PIB microrregional, fato que nos leva a afirmar que, no contexto potiguar, quanto maior a distância em relação à capital do estado, menor parece ser a densidade da dissolução do campo de externalidades dessa cidade e, destarte, maior tende a ser o poder funcional exercido pelos centros urbanos regionais.

Tabela 4
Municípios do eixo rodoviário Natal-Caicó – Participação do Produto Interno Bruto (PIB) municipal no PIB da microrregião geográfica, no da mesorregião geográfica e no da unidade da Federação, em 2010

Municípios	Participação no PIB da microrregião geográfica	Participação no PIB da mesorregião geográfica	Participação no PIB da unidade da federação
Natal	82,7%	65%	37,1%
Parnamirim	16,2%	12,7%	7,2%
Macaíba	29,6%	3,9%	2,2%
Santa Cruz	29,2%	8,8%	0,5%
Currais Novos	41,4%	8,6%	1,05%
Caicó	71,8%	14%	1,7%

Fonte: IBGE/SIDRA, 2012.

Outro dado referente à dinâmica econômica do território estudado é o das empresas e unidades locais⁵ aí existentes. Em 2006, 98,4% das empresas do eixo rodoviário Natal-Caicó eram micro ou pequenas empresas, as quais equivalem a 56,4% da totalidade das micro e pequenas empresas potiguares (IBGE/SIDRA, 2012). Mais especificamente, a maioria das empresas existentes eram microempresas, isto é, ocupavam de zero a quatro pessoas (tabela 5). Esse dado sugere a importância do circuito inferior da economia urbana no eixo rodoviário em estudo, tendo-se em vista que quase a totalidade das empresas aí

⁵ Unidades locais são atividades produtivas que atuam em apenas um endereço (IBGE/SIDRA, 2012).

existentes ocupava poucas pessoas em seu desenvolvimento, havendo ênfase, inclusive, nas empresas com pouquíssimas ocupações, um traço característico das atividades do citado circuito econômico. Assim, em outros trabalhos, é pertinente estudar a existência dos circuitos da economia urbana no eixo rodoviário Natal-Caicó e analisar as relações entre eles, sublinhando o destaque do circuito inferior no total de atividades existentes, se for o caso.

Novamente, Natal deve ser destacada, por abrigar o maior número de micro e pequenas empresas do eixo rodoviário. Em seguida, merecem realce Parnamirim e Caicó, enquanto, dentre os centros locais, o que tinha o maior número dessas empresas era Jardim do Seridó, onde se evidenciam as atividades de bordados e de produção de vestimentas e de redes de balanço, e o que tinha o menor número era Senador Elói de Souza (tabela 5).

Tabela 5
Eixo rodoviário Natal-Caicó e Rio Grande do Norte – Número de micro e pequenas empresas dos municípios que compõem o eixo, percentuais em relação ao número de empresas existentes no município e em relação ao número de micro e pequenas empresas do estado e número e percentual de empresas que ocupavam de 0 a 04 pessoas, em 2006

Municípios	Número de micro e pequenas empresas	Percentual em relação ao número de empresas existentes no município	Percentual em relação ao número de micro e pequenas empresas do estado	Número de empresas que ocupavam de 0 a 04 pessoas	Percentual do número de empresas que ocupavam de 0 a 04 pessoas
Natal	24.681	98,4%	42,78%	19.335	78,3%
Parnamirim	3.032	98,4%	5,25%	2.389	78,8%
Macaíba	817	97,5%	1,42%	674	82,5%
Bom Jesus	100	99%	0,17%	94	94%
Senador Elói de Souza	29	93,5%	0,05%	28	96,5%
Serra Caiada	53	98,1%	0,09%	49	92,4%
Tangará	128	99,2%	0,22%	106	82,8%
Santa Cruz	642	99,8%	1,11%	556	86,6%
Campo Redondo	97	98%	0,17%	94	97%
Currais Novos	950	98,9%	1,65%	785	82,6%
Acari	276	99,6%	0,48%	250	90%
Jardim do Seridó	345	99,4%	0,59%	314	91%
Caicó	1.406	98,7%	2,44%	1.070	76%
Eixo rodoviário Natal-Caicó – Total	32.556	98,4%	56,4%	25.638	78,7%
Rio Grande do Norte	57.687	98,5%	100%	47.336	82%

Fonte: IBGE/SIDRA, 2012.

Do mesmo modo, em 2006, das unidades locais existentes no eixo rodoviário Natal-Caicó, 89,2% eram de micro e pequenas unidades, sublinhando-se aquelas que ocupavam de zero a quatro pessoas

(IBGE/SIDRA, 2012). A totalidade das unidades locais do eixo rodoviário equivalia a 77,9% das unidades existentes no Rio Grande do Norte. Outrossim, frisamos Natal, Parnamirim e Caicó como os centros que mais localizavam tais unidades e, dentre os centros locais, Jardim do Seridó e Senador Elói de Souza, por aquele abrigar o maior número e este o menor (tabela 6).

Tabela 6
Eixo rodoviário Natal-Caicó e Rio Grande do Norte – Número de micro e pequenas unidades locais dos municípios que compõem o eixo, percentual em relação ao número de unidades locais existentes no município e no estado e número e percentual de unidades locais que ocupavam de 0 a 04 pessoas, em 2006

Municípios	Número de micro e pequenas unidades locais	Percentual em relação ao número de unidades locais existentes no município	Percentual em relação ao número de micro e pequenas unidades locais do estado	Número de unidades locais que ocupavam de 0 a 04 pessoas	Percentual do número de unidades locais que ocupavam de 0 a 04 pessoas
Natal	24.671	88,8%	59%	21.205	85,9%
Parnamirim	2.995	88,5%	7,16%	2.606	87%
Macaíba	822	89,5%	1,96%	735	89,4%
Bom Jesus	109	96,5%	0,26%	105	96,3%
Senador Elói de Souza	33	94,3%	0,08%	31	93,9%
Serra Caiada	57	95%	0,14%	55	96,5%
Tangará	127	92%	0,3%	115	90,5%
Santa Cruz	659	94,5%	1,57%	600	91%
Campo Redondo	101	96,2%	0,24%	100	99%
Currais Novos	971	92,4%	2,32%	864	89%
Acari	294	97%	0,7%	275	93,5%
Jardim do Seridó	348	93%	0,83%	338	97%
Caicó	1.407	88,2%	3,36%	1.215	86,3%
Eixo rodoviário Natal-Caicó – Total	32.594	89,2%	77,9%	28.244	86,6%
Rio Grande do Norte	41.819	87,2%	100%	35.448	84,8%

Fonte: IBGE/SIDRA, 2012.

Além desses dados, explicitamos estatísticas sobre os deslocamentos de pessoas que marcam o eixo rodoviário Natal-Caicó. Na tabela 7, mostramos que, entre 2006 e 2011, houve grande aumento na frota de veículos do eixo rodoviário em estudo. Em 2011, o eixo era composto por 52,2% da frota de veículos do Rio Grande do Norte, com destaque para Natal, que continha 35% dessa frota, assim como para Parnamirim, Caicó e Currais Novos. Em relação aos centros locais, mais uma vez, Jardim do Seridó e Senador Elói de Souza são evidenciados, por apresentarem, respectivamente, a maior e a menor frota de veículos (DETRAN/Frota de veículos, 2014).

Tabela 7
Eixo rodoviário Natal-Caicó e Rio Grande do Norte – Frota de veículos dos municípios que compõem o eixo, em 2006 e em 2011, e percentual em relação à frota do estado, em 2011

Municípios	Frota em 2006	Frota em 2011	Percentual em relação à frota total do estado em 2011
Natal	223.059	340.343	35%
Parnamirim	31.236	77.736	8%
Macaíba	5.673	16.042	1,65%

Bom Jesus	683	1.729	0,18%
Senador Elói de Souza	334	879	0,09%
Serra Caiada	532	1.382	0,14%
Tangará	1.262	2.904	0,3%
Santa Cruz	5.520	11.009	1,13%
Campo Redondo	648	1.622	0,17%
Currais Novos	8.750	16.311	1,7%
Acari	1.200	2.661	0,27%
Jardim do Seridó	2.086	3.991	0,41%
Caicó	18.188	31.165	3,2%
Eixo rodoviário Natal-Caicó – Total	299.171	507.774	52,2%
Rio Grande do Norte	512.522	973.575	100%

Fonte: DETRAN/Frota de veículos, 2014.

No tocante ao deslocamento de pessoas para estudar em outro espaço que não o seu de residência, em 2010 os municípios em que mais houve esse deslocamento foram os próximos de Natal (Parnamirim e Macaíba) e de Caicó e Currais Novos (Jardim do Seridó e Acari), sendo que, em Natal, Caicó e Currais Novos, ocorreram as menores densidades desse deslocamento (IBGE/SIDRA, 2012) (tabela 8). Isso devido a essas últimas cidades ofertarem o melhor serviço de educação do eixo rodoviário Natal-Caicó, localizando universidades, públicas e privadas, e escolas de nível infantil, fundamental e/ou médio, também públicas e privadas, as quais são reconhecidas pelo bom processo educacional desenvolvido, tanto no contexto potiguar quanto, no caso de universidades, no nordestino e no nacional. Como não há essa oferta nos centros locais, pessoas aí residentes se dirigem para um centro regional ou para a capital do estado para estudar. Em geral, os deslocamentos para estudo se dão nas seguintes direções: dos centros locais para o centro regional sertanejo mais próximo ou para Natal; de um centro regional de menor nível funcional para um de maior nível e/ou para Natal; e dos espaços da RMN para a capital.

Tabela 8
Eixo rodoviário Natal-Caicó – Pessoas que frequentavam escola ou creche no município de residência ou em outro município, em 2010

Municípios	Pessoas que frequentavam escola ou creche	Pessoas que frequentavam escola ou creche no município de residência	Pessoas que frequentavam escola ou creche em outro município	Percentual de pessoas que frequentavam escola ou creche em outro município
Natal	260.747	255.511	5.152	1,97%
Parnamirim	67.961	47.870	20.092	29,6%
Macaíba	24.042	20.936	3.107	12,9%
Bom Jesus	3.092	2.898	194	6,27%
Senador Elói de Souza	2.004	1.824	180	8,98%
Serra Caiada	3.145	2.894	250	7,94%
Tangará	4.561	4.304	257	5,63%
Santa Cruz	11.104	10.519	585	5,27%
Campo Redondo	3.092	2.882	210	6,79%
Currais Novos	12.362	11.963	400	3,23%
Acari	3.004	2.677	327	10,9%
Jardim do Seridó	3.455	3.053	401	11,6%
Caicó	18.597	17.795	802	4,31%
Eixo rodoviário Natal-Caicó – Total	417.166	385.126	31.957	7,7%

Fonte: IBGE/SIDRA, 2012.

Já a tabela 9 traz à tona o número de pessoas que, em 2010, se deslocavam de seu município de residência para trabalhar em outro município ou em mais de um município ou país. Destarte, Parnamirim, Macaíba, Bom Jesus, Tangará, Serra Caiada, Senador Elói de Souza, Campo Redondo, Acari e Jardim do Seridó tinham mais de 10% de sua População Economicamente Ativa (PEA) nessa situação, sendo que Parnamirim tinha quase a metade de sua PEA trabalhando em outro espaço. As atividades recorrentemente desempenhadas por essas pessoas eram: indústrias de transformação; construção; comércio, reparação de veículos automotores e motocicletas; alojamento e alimentação; serviços domésticos; administração pública; atividades administrativas; educação; saúde humana e serviços sociais; transporte, armazenagem e correio; atividades profissionais, científicas e técnicas; atividades financeiras, de seguros e serviços relacionados (IBGE/SIDRA, 2012).

Vale ressaltar que os seis primeiros espaços citados estão sob a influência direta de Natal na rede de relações urbanas do Rio Grande do Norte, enquanto Campo Redondo tem forte ligação com Santa Cruz, e os dois últimos com Caicó e/ou Currais Novos. Assim sendo, os municípios com os menores números de pessoas trabalhando em outra localidade foram, respectivamente, Natal, Caicó, Santa Cruz e Currais Novos. Fica, portanto, claro que, no eixo rodoviário em questão, o movimento frequente de trabalhadores ocorre nas seguintes direções: dos centros locais para o centro regional sertanejo mais próximo ou para Natal; de um centro regional de menor nível funcional para um de maior nível e/ou para Natal; de Natal para os centros regionais; e dos espaços da RMN para a capital e vice-versa.

Tabela 9
Eixo rodoviário Natal-Caicó –
Pessoas de dez ou mais anos de idade que exerciam
o trabalho principal no município de residência, em outro
município ou em mais de um município ou país, em 2010

Municípios	Pessoas de 10 anos ou mais de idade com condição de atividade de economicamente ativas	Pessoas de 10 anos ou mais de idade, que exerciam o trabalho principal no município de residência	Pessoas de 10 anos ou mais de idade, que exerciam o trabalho principal em outro município	Pessoas de 10 anos ou mais de idade, que exerciam o trabalho principal em mais de um município ou país	Principais atividades desenvolvidas pelas pessoas que exerciam o trabalho principal em outro município ou em mais de um município ou país	Percentual de pessoas que exerciam o trabalho principal em outro município, em mais de um município ou país
Natal	403.355	340.151	19.365	2.556	Indústrias de transformação; comércio, reparação de veículos automotores e motocicletas; administração pública; educação; saúde humana e serviços sociais.	5,43%
Parnamirim	100.577	51.769	37.125	2.038	Indústrias de transformação; construção; comércio, reparação de veículos automotores e motocicletas; transporte, armazenagem e correio; alojamento e alimentação; atividades profissionais, científicas e técnicas; atividades financeiras, de seguros e serviços relacionados; atividades administrativas e serviços complementares; administração pública; educação; saúde humana e serviços sociais; serviços	38,9%

					domésticos.	
Macaíba	29.768	19.224	6.954	150	Indústrias de transformação; construção; comércio, reparação de veículos automotores e motocicletas; administração pública; atividades administrativas; serviços domésticos.	23,9%
Bom Jesus	3.787	2.663	732	51	Construção; comércio, reparação de veículos automotores e motocicletas; alojamento e alimentação; serviços domésticos.	20,7%
Senador Elói de Souza	1.893	1.477	296	05	Construção; comércio, reparação de veículos automotores e motocicletas; serviços domésticos.	15,9%
Serra Caiada	3.442	2.654	531	22	Construção; comércio, reparação de veículos automotores e motocicletas; educação; serviços domésticos.	16%
Tangará	4.583	3.323	660	120	Construção; comércio, reparação de veículos automotores e motocicletas; indústrias de transformação; serviços domésticos.	17%
Santa Cruz	14.897	12.252	1.162	88	Construção; administração pública; saúde humana e serviços sociais; serviços domésticos; comércio, reparação de veículos automotores e motocicletas; transporte, armazenagem e correio.	8,39%
Campo Redondo	2.968	2.249	447	11	Construção; comércio, reparação de veículos automotores e motocicletas.	15,4%
Currais Novos	18.731	15.549	1.304	455	Construção; comércio, reparação de veículos automotores e motocicletas; administração pública.	9,34%
Acari	4.232	3.550	474	65	Indústrias de transformação; construção; comércio, reparação de veículos automotores e motocicletas.	12,7%
Jardim do Seridó	5.435	4.421	531	105	Construção; comércio, reparação de veículos automotores e motocicletas.	11,7%
Caicó	31.183	26.927	1.589	563	Comércio, reparação de veículos automotores e motocicletas; administração pública.	6,9%
Eixo rodoviário Natal-Caicó – Total	624.851	482.886	71.170	6.229	---	12,4%

Fonte: IBGE/SIDRA, 2012.

Ações que possibilitam a circulação de pessoas e objetos entre cidades do eixo rodoviário Natal-Caicó

Fundamentando-nos em reflexões teóricas feitas por Corrêa (2006, p. 299 e 301), afirmamos que, no eixo rodoviário em questão, as interações espaciais são fortemente circunvizinhas, tendo-se em vista que os centros urbanos aí localizados “[...] tendem a manter relações mais intensas entre si do que com centros externos”. Além disso, essas interações são mais veementes entre Natal, as cidades da RMN e os centros locais próximos e entre os centros regionais sertanejos e as cidades locais próximas destes, “[...] à

medida que se verifica o aumento da distância, implicando a ampliação dos custos de transferência, de tempo e de esforço físico, verifica-se a diminuição da intensidade das interações espaciais”.

Outra característica das interações espaciais que marcam o eixo rodoviário Natal-Caicó é a assimetria, devido ao fato de os fluxos serem mais densos em direção aos centros regionais do interior e a Natal, partindo, geralmente, dos centros locais e das cidades integrantes da RMN. Isso ocorre porque os centros regionais e a capital do estado detêm maior oferta e complexidade de serviços de educação, saúde e lazer bem como são marcados pelo mercado mais amplo no contexto do eixo rodoviário, atraindo, assim, pessoas que se deslocam, frequentemente, para trabalho, estudo ou outros motivos.

O deslocamento de pessoas e objetos entre as cidades do eixo rodoviário Natal-Caicó é realizado por empresas e agentes sociais registrados junto ao poder público e por agentes não registrados. Dentre as empresas, destacamos a Autoviação Jardinense LTDA., a Viação Riograndense e as linhas representadas pela Associação Norte-Rio-Grandense dos Permissionários de Transporte Opcional de Médio Porte (ATOMP). Além destas, existem os fretistas, que são agentes sociais credenciados junto aos poderes públicos municipal e estadual para realizar frete de pessoas, bem como há os agentes que realizam lotação de seus carros em determinados dias e horários, não tendo registro junto ao Estado para tal finalidade.

A Autoviação Jardinense é a empresa para deslocamentos de pessoas e objetos mais antiga do eixo rodoviário Natal-Caicó. Foi fundada no final da década de 1960, com sede na cidade de Jardim do Seridó e com itinerários direcionados para Natal e Campina Grande. Na década de 1970, a empresa transferiu sua sede para Natal e adquiriu linhas de ônibus de outras empresas, ampliando, assim, suas linhas intermunicipais. Hoje, as linhas da Jardinense possibilitam circulação por sessenta cidades entre o Rio Grande do Norte e a Paraíba⁶, com horários definidos e preços de passagem fixos. Do mesmo modo, a Viação Riograndense desloca pessoas há bastante tempo entre cidades do eixo Natal-Caicó, também mantendo o funcionamento de sua empresa com certa organização burocrática.

Até a década de 1990, o Estado conferiu monopólio a essas empresas no transporte formalizado de passageiros. Contudo a Jardinense e a Riograndense não davam conta da totalidade da demanda de passageiros para deslocamento, deixando muitos trabalhadores e estudantes sem a possibilidade de viajar de sua cidade de moradia para a de trabalho ou estudo nos dias e horários de maior movimentação. Era comum, nas segundas-feiras pela manhã, vários passageiros ficarem à mercê nas paradas de ônibus devido ao fato de os veículos das citadas empresas não pararem para eles entrarem, tendo em vista já estarem superlotados. Do mesmo modo, nas sextas-feiras à noite, muitos trabalhadores e estudantes não conseguiam retornar para sua cidade de residência, pela falta de transporte.

Diante dessa situação, proprietários de veículos de pequeno ou médio porte começaram a atender as demandas por deslocamentos não sanadas pela Jardinense e pela Riograndense. Todavia, esses agentes não tinham registro junto ao poder público e sofriam com a fiscalização solicitada pelas empresas registradas e realizada por instituições do Estado, que lhes determinavam multas e/ou apreensão de veículo.

⁶ Informações obtidas no *site* da empresa: <<http://www.jardinense.com.br/>>. Acesso em: 07 fev. 2015.

Com isso, os agentes que faziam lotação em seus veículos e os passageiros que não conseguiam deslocar-se nos ônibus da Jardinense ou da Riograndense passaram a pressionar autoridades políticas no sentido de a oferta de transporte público ser expandida no Rio Grande do Norte, especificamente no eixo rodoviário Natal-Caicó. Considerando essa demanda, em 1998 o governo estadual permitiu que algumas linhas de transporte opcional operassem, sem a necessidade de licitação. Em 2001, o governo abriu licitação para a permissão da operação de 200 linhas de transporte opcional. Desde então, essas linhas vêm sendo renovadas e realizam o deslocamento formalizado de passageiros por transportes opcionais de médio porte no território potiguar.

Nesse contexto, foi criado o Sindicato dos Permissionários do Transporte Opcional de Médio Porte do Estado do Rio Grande do Norte (SINTRA-RN), em 1996, e a ATOMP, em 1998. O SINTRA-RN representa todo o transporte opcional existente no território potiguar, enquanto a ATOMP representa o funcionamento de algumas linhas intermunicipais, dentre as quais as que operam no eixo rodoviário Natal-Caicó.

O funcionamento das linhas de transporte opcional conseguiu atender as demandas não sanadas pela Jardinense e pela Riograndense. Mais do que isso, o transporte opcional passou a ser a preferência de muitos passageiros entre Natal e Caicó, tendo em vista as melhores condições da sua frota, a maior rapidez no deslocamento entre as cidades e a frágil burocratização, havendo maior proximidade entre os donos dos transportes opcionais e os passageiros-clientes, inclusive quanto à negociação da forma de pagamento da passagem, que pode ser feita à vista ou sob a forma de fiado anotado em caderneta para ser quitado quinzenalmente ou mensalmente.

O sucesso do transporte opcional na concorrência com a Jardinense e a Riograndense foi tamanho que, nos últimos anos, essas duas empresas vêm diminuindo sua atuação no eixo rodoviário Natal-Caicó. A Riograndense disponibiliza poucas linhas, hoje, aos passageiros, sendo que algumas delas só estão funcionando porque a empresa as aluga para proprietários de transportes opcionais, os quais, com melhores condições monetárias e financeiras, compram ônibus de pequeno ou médio porte e efetivam a operação das linhas. A situação da Jardinense é ainda mais grave: a empresa também vem recorrendo ao aluguel de suas linhas ou de ônibus de terceiros, tendo em vista a diminuição da sua frota decorrente da perda de ônibus para o pagamento de questões trabalhistas. Além disso, ela não vem conseguindo renovar sua frota, assim como não faz a manutenção necessária, fato que vem ocasionando acidentes com seus ônibus e enfraquecendo, cada vez mais, sua atuação no transporte de pessoas e objetos entre as cidades do eixo rodoviário Natal-Caicó.

Além das citadas empresas, há agentes sociais que realizam o transporte formalizado de passageiros no eixo rodoviário Natal-Caicó. São os fretistas, que são trabalhadores por conta própria que dispõem de carro e, assim, se registram junto aos poderes públicos municipal e estadual para deslocar pessoas. Esses agentes procuram a prefeitura do município onde moram e solicitam autorização para trabalhar como fretistas. Concedida a autorização, eles emplacam seu carro no DETRAN-RN, na categoria de veículo de

aluguel. Com o carro emplacado, eles obtêm seu alvará de trabalho na prefeitura pagando taxa anual cobrada para o registro.

Os fretistas são autorizados a deslocar pessoas ou objetos de uma cidade para outra, com preço previamente combinado para a efetivação do transporte. Podem também agir como taxistas no âmbito do município onde têm o alvará de trabalho, não podendo, contudo, fazê-lo em outros municípios ou realizar trabalho de lotação intermunicipal. As relações entre fretistas e passageiros não são burocráticas: há negociação dos preços a serem pagos pelas viagens, e o pagamento pode ser feito à vista, parcelado ou ficar fiado, para ser quitado em data combinada entre as partes negociantes. Além disso, pode-se pagar parte do preço da viagem em dinheiro e outra parte de maneira a ser combinada, como com o abastecimento do carro do fretista pelo passageiro com pagamento com cartão de crédito. Sendo assim, os fretistas apresentam-se como importantes agentes no deslocamento diário ou constante de trabalhadores, estudantes, consumidores ou pessoas em busca de tratamento médico pelo eixo rodoviário Natal-Caicó.

Como dissemos anteriormente, não são só as empresas ou os agentes formalizados que realizam o transporte de passageiros e objetos pelas cidades do eixo. Existem também os agentes que fazem lotação, que são aqueles que dispõem de carro e o utilizam para tal finalidade como meio de sobrevivência, quando a lotação é a sua única atividade, ou aqueles que vão para o trabalho com seu carro e levam pessoas conhecidas ou não que se deslocam para o mesmo sentido, cobrando por isso um valor previamente combinado. Os agentes que fazem lotação são diariamente alvo da fiscalização do governo do estado, fato que os impede de realizar transporte em determinados dias, horários ou localidades em que a fiscalização é intensa. Assim, eles sempre lançam mão de estratégias para realizar a lotação: fazem viagens pela madrugada ou durante a noite, quando não há fiscalização; apanham os passageiros em locais não fiscalizados pelo governo; ou combinam com os passageiros para dizerem que não estão pagando nenhum valor pela viagem caso o veículo seja parado pela fiscalização. Dessas maneiras, eles trabalham cotidianamente em busca da sobrevivência. Aqueles que têm a lotação como atividade econômica única procuram fazer amizade com fretistas ou autoridades políticas que lhes possibilitem a autorização pública para se registrarem e, assim, realizarem frete formalizado de pessoas e objetos.

Além de todas as ações já analisadas, existem outros agentes sociais que também marcam a dinâmica de cidades do eixo rodoviário Natal-Caicó trabalhando com deslocamento intraurbano e intermunicipal de passageiros ou objetos: os mototaxistas. A atividade de mototaxista é muito importante nas cidades onde não existe transporte público ou este é muito precário, como as cidades locais e os centros regionais sertanejos do eixo rodoviário em questão. Nessas cidades, a citada atividade corresponde a um transporte rápido e barato para muitas pessoas, assim como é uma estratégia de sobrevivência para vários trabalhadores autônomos, ligados ou não a uma cooperativa de mototaxistas. Nos centros regionais sertanejos, geralmente os mototaxistas integram uma cooperativa, a qual intermedeia a maioria das relações entre eles e seus clientes. Já nos centros locais, devido à menor demografia e à maior proximidade existente entre as pessoas, a relação entre mototaxistas e passageiros é direta, não havendo a intermediação de cooperativa.

Intermediados ou não, os mototaxistas transportam passageiros, encomendas ou prestam serviços variados a empresas ou a agentes sociais, contribuindo, juntamente com a Jardinense, a Riograndense, os transportes opcionais, os fretistas e os agentes que fazem lotação, para a frequente interação entre cidades do eixo rodoviário Natal-Caicó, utilizando-se, para isso, dos sistemas de engenharia rodoviária implementados pelo Estado bem como de veículos, motocicletas e peças fabricadas pela economia hegemônica e comercializadas por ela ou por agentes do circuito inferior da economia urbana.

Considerações finais

Conectando a capital do estado com importantes centros regionais sertanejos e com cidades locais, o eixo rodoviário Natal-Caicó se destaca pela frequente circulação intermunicipal de trabalhadores, estudantes e pessoas em busca de tratamento médico, assim como por ser constituído de cidades cuja dinâmica territorial é bastante fundamentada nos fluxos gerados pela rodovia que as atravessa.

Nessas cidades, a rodovia caracteriza-se como importante espaço produtivo, comercial e de serviços, localizando diferentes atividades que fazem das “margens” um “centro” econômico imprescindível para a vida em cidades potiguares. Assim, compreendemos o eixo rodoviário Natal-Caicó como um subsistema de movimentos do território potiguar cuja economia urbana é segmentada em dois conteúdos: o do uso do território como um recurso a ser explorado, evidenciado pelas atividades do circuito superior da economia urbana; e o do uso do território como um abrigo para a sobrevivência dos pobres, desencadeado pelas atividades do circuito inferior.

Neste artigo, temos condições de definir os circuitos da economia urbana existentes no eixo rodoviário Natal-Caicó. O circuito superior é formado por atividades produtivas, comerciais e de serviços desenvolvidas com organização burocrática e necessidade considerável de tecnologia e capital para sua dinâmica. A escala de atuação dessas atividades é ampla, referente aos contextos regional, nacional e global. O circuito inferior caracteriza-se por atividades pouco ou nada burocráticas e bastante criativas, que utilizam menos tecnologia e capital em suas tarefas e têm como aspecto imprescindível a intensidade de trabalho. Sua escala de atuação é bastante conectada ao âmbito local, embora se venha expandindo na atualidade.

Das atividades hegemônicas localizadas no eixo rodoviário Natal-Caicó, destacam-se as de organização híbrida, isto é, as que misturam características do circuito superior com algumas do inferior: a organização é menos burocrática do que a das atividades puramente superiores, o desencadeamento do negócio envolve a aplicação considerável de tecnologia e de capital mas também a necessidade premente de trabalho, inclusive, familiar, tendo complexa escala de atuação, relacionando-se sobremaneira com o lugar e conectando-se a outros contextos, como o microrregional e o estadual.

Contudo, não basta definir os circuitos da economia urbana, é pertinente analisar a sua coexistência conforme a forma-conteúdo do território, considerando-se as características absolutas e as relacionais da economia hegemônica e da não hegemônica. É a isso que nos dedicaremos em próximos trabalhos.

Referências

ANDRADE, M. C. **O processo de ocupação do espaço regional do Nordeste**. Recife: SUDENE, 1979.

CORRÊA, R. L. Globalização e reestruturação da rede urbana: uma nota sobre as pequenas cidades. **Revista Território**, ano IV, n. 6, p. 43-53, jan./jun. 1999.

CORRÊA, R. L. Interações espaciais. In: CASTRO, I. E. ; GOMES, P. C. C. ; CORRÊA, R. L. **Explorações geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006. p. 279-318.

CORRÊA, R. L. Construindo o conceito de cidade média. In: SPOSITO, M. E. B. (Org.) **Cidades médias: espaços em transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 23-33.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO RIO GRANDE DO NORTE (DETRAN). **Frota de veículos**. Disponível em: <<http://www.detran.rn.gov.br/estatistica/estatisticas.asp>>. Acesso em: 07 fev. 2014.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT). **Plano Nacional de Contagem de Trânsito**. Brasília: Ministério da Defesa, Exército Brasileiro, 2005.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT). **Dados volumétricos - junho/2014**. Disponível em: <<http://www.dnit.gov.br/planejamento-e-pesquisa/planejamento/contagem-de-trafego/dados-volumetricos-junho-2014>>. Acesso em: 03 abr. 2015.

ENDLICH, A. M. **Pensando os papéis e significados das pequenas cidades no Noroeste do Paraná**. 2006. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

FRESCA, T. M. **A dinâmica funcional da rede urbana do oeste paulista**. Estudo de casos: Osvaldo Cruz e Inúbia Paulista. 1990. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis.

FRESCA, T. M. Em defesa dos estudos das cidades pequenas no ensino de Geografia. **Geografia**, Londrina, v. 10, n. 1, p. 27-34, jan./jun. 2001.

FRESCA, T. M. Centros locais e pequenas cidades: diferenças necessárias. **Mercator**, Fortaleza, v. 9, n. 20, p. 75-81, set./dez. 2010.

GONÇALVES, F. E. **Cidades pequenas, grandes problemas: perfil urbano do Agreste Potiguar**. 2005. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Sistema IBGE de recuperação automática (SIDRA)**. Disponível em: <<http://www.sidra.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 12 nov. 2012.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Cidades**. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>>. Acesso em: 25 mar. 2015.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **Região Metropolitana de Natal**. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/livros/livros/141125_atlas_natal>. Acesso em: 23 de setembro de 2016.

JURADO DA SILVA, P. F. ; SPOSITO, E. S. Discussão geográfica sobre cidades pequenas. **Geografia**, Rio Claro, v. 34, n. 2, p. 203-217, mai./ago. 2009.

- JURADO DA SILVA, P. F. **Cidades pequenas e indústria:** contribuição para a análise da dinâmica econômica na Região de Presidente Prudente-SP. 2011. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.
- MAIA, D. S. Cidades médias e pequenas do Nordeste: conferência de abertura. In: LOPES, D. M. F. ; HENRIQUE, W. (Org.) **Cidades médias e pequenas:** teorias, conceitos e estudos de caso. Salvador: SEI, 2010. p. 13-41.
- SANTOS, M. **O espaço dividido:** os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. Rio de Janeiro: Livraria Ed. Francisco Alves, 1978.
- SANTOS, M. **Espaço e sociedade:** ensaios. Petrópolis: Vozes, 1979.
- SANTOS, M. **A urbanização desigual:** a especificidade do fenômeno urbano em países subdesenvolvidos. Petrópolis: Vozes, 1980.
- SANTOS, M. As cidadanias mutiladas. In: LERNER, J. (org.). **O preconceito.** São Paulo: IMESP, 1996.
- SANTOS, M. **Da totalidade ao lugar.** São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.
- SILVA, A. B. ; GOMES, R. C. C. ; SILVA, V. P. Por uma concepção conceptual: as pequenas cidades em tela. In: VIII SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA. **Anais...** Recife: UFPE, 2003.
- SILVA, A. B. ; GOMES, R. C. C. ; SILVA, V. P. Pequenas cidades: lugares geográficos do Rio Grande do Norte. In: **Pequenas cidades:** uma abordagem geográfica. Natal: EDUFRN, 2009. p. 59-68.
- SPOSITO, M. E. B. As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos. In: SPOSITO, M. E. B. (Org.) **Urbanização e cidades:** perspectivas geográficas. Presidente Prudente: GASPERR/UNESP, 2001. p. 609-643.
- SPOSITO, M. E. B. Novas redes urbanas: cidades médias e pequenas no processo de Globalização. **Geografia**, Rio Claro, v. 35, n. 1, p. 51-62, jan./abr. 2010.